

Soll die Deutsche Bahn privatisiert werden?

Prof. Karsten Weihe (Ed.)

Simon Knoll (Ed.)



TECHNISCHE
UNIVERSITÄT
DARMSTADT

Die folgenden Inhalte wurden der Internetpräsenz von www.fundiert-entscheiden.de entnommen, zuletzt aufgerufen am 10.08.2015 um 09:43 Uhr. Fundiert-entscheiden.de ist eine kollaborative Plattform zur systematisch strukturierten, sachlichen und bündigen Aufarbeitung von kontroversen Fragen aller Art.

Prof. Dr. Karsten Weihe, Simon Knoll (Eds.): Soll die Deutsche Bahn privatisiert werden?
Darmstadt: Fachbereich Informatik, 2015

zugl.: Darmstadt, Techn. Univ.
Hochschulkennziffer D 17

Alle Rechte vorbehalten.
Wiedergabe oder auszugsweise Veröffentlichung nur mit Genehmigung des Fachbereichs
Informatik, Fachgebiet Algorithmik

© 2015

Inhaltsverzeichnis

Soll die Deutsche Bahn privatisiert werden?	1
Globaler Standpunkt: Die Bahnprivatisierung ist - unabhängig von den verschiedenen Modellen - grundsätzlich sinnvoll.	2
Erhoffte positive Konsequenz: Mehr Wettbewerb auf der Schiene führt zu Effizienzsteigerungen und besseren Leistungen für die Kunden.	2
Erhoffte positive Konsequenz: Deckung des hohen Kapitalbedarfs der Deutschen Bahn AG	2
Wahrscheinliche positive Konsequenz: Die Privatisierung der Bahn trägt dazu bei, mehr Verkehr auf die Schiene zu verlagern.	3
Wahrscheinliche positive Konsequenz: Entlastung der öffentlichen Haushalte	3
Befürchtete negative Konsequenz: Unübersichtliche Tarifstrukturen und fehlende Koordination	4
Befürchtete negative Konsequenz: Risiko des Rückzugs aus der Fläche in Form einer Ausdünnung des Regionalverkehrs	5
Befürchtete negative Konsequenz: Bundesvermögen wird unter Wert verkauft.	6
Einwand (sachlich falsch): Angemessene Wertermittlung durch Kapitalmarkt	7
Offensichtliche negative Konsequenz: Weniger Möglichkeiten der politischen Kontrolle der Verwendung von Subventionen	7
Ausdiff. Standpunkt: Streckennetz und Fahrbetrieb sollten privatisiert werden und unter der Kontrolle der Deutschen Bahn stehen.	9
Offensichtliche positive Konsequenz: Synergieeffekte bei kombiniertem Netz- und Transportbetrieb	9
Offensichtliche negative Konsequenz: Diskriminierungspotential der Deutschen Bahn AG führt zu Wettbewerbsverzerrung	10
Wahrscheinliche negative Konsequenz: Rückkaufoption für das Streckennetz bewirkt Zementierung der Netzprivatisierung	10
Wahrscheinliche negative Konsequenz: Verfassungs- und europarechtliche Einschränkungen	11
Ausdiff. Standpunkt: Streckennetz und Fahrbetrieb sollten getrennt an die Börse gehen.	13
Befürchtete negative Konsequenz: Separate Privatisierung des Streckennetzes führt zu Verfall der Infrastruktur und Gefährdung der Sicherheit der Reisenden	13
Ausdiff. Standpunkt: Das Streckennetz sollte vom Staat kontrolliert und betrieben werden, wohingegen der Fahrbetrieb an die Börse gehen kann.	14
Offensichtliche positive Konsequenz: Kontrolle über Streckenstilllegungen	14
Offensichtliche positive Konsequenz: Kein Verkauf des öffentlich (ko-)finanzierten Streckennetzes unter Wert	14
Ausdiff. Standpunkt: Die Deutsche Bahn sollte nicht in Form eines Börsengangs, sondern auf anderem Wege privatisiert werden.	16
Erhoffte positive Konsequenz: Geringerer Aufwand bei Privatplatzierung	16

Erhoffte positive Konsequenz: Größerer Haushaltseffekt für den Bund durch Verkauf einzelner Unternehmensteile	16
Befürchtete negative Konsequenz: Preiserhöhungen infolge des Verkaufs einzelner Unternehmensteile	17
Wahrscheinliche negative Konsequenz: Konzentration auf wenige große Investoren bei Privatplatzierung	17
Offene Kernfrage (fehlende wissenschaftliche Daten): Zu welchem Anteil sollte die Deutsche Bahn privatisiert werden?	18

SOLL DIE DEUTSCHE BAHN PRIVATISIERT WERDEN?

Der folgende Beitrag befasst sich mit verschiedenen Varianten der Organisation der Eigentumsverhältnisse an der Deutschen Bahn (DB). Im Januar 1994 wurde die DB formell privatisiert in Form der Überführung in eine Aktiengesellschaft, an der der Bund 100 Prozent der Anteile hält. Die Aktien werden folglich nicht an der Börse gehandelt. Aus diesem Grund wird in der politischen Diskussion häufig der Begriff "Börsengang" als Synonym für Privatisierung verwendet, wobei auch alternative Privatisierungsmodelle vorliegen, die im Rahmen dieses Beitrags ebenfalls berücksichtigt werden: während sich die ersten drei ausdifferenzierten Standpunkte unter dem Globalstandpunkt "Grundsätzlich Ja" ausschließlich auf einen Börsengang beziehen, beinhaltet der vierte ausdifferenzierte Standpunkt auch alternative Privatisierungsvarianten.

Um die Frage nach Vor- und Nachteilen einer vollständigen oder teilweisen Privatisierung der Deutschen Bahn AG adäquat beantworten zu können, ist es erforderlich, die Struktur des Konzerns kurz zu erläutern. Unter dem Dach des DB-Konzerns existieren drei Sparten: Personenverkehr, Infrastruktur sowie Transport und Logistik (bestehend aus schienen- und straßengebundenem Güterverkehr). Die DB AG bietet somit nicht nur den Transport von Personen und Gütern an, sondern sie ist zugleich Eigentümerin des Streckennetzes, der Bahnhöfe sowie der Energieinfrastruktur für den Zugverkehr.

Diese Bipolarität in der Konzernstruktur ist elementarer Bestandteil der Privatisierungsdiskussion, da verschiedene Modelle vorliegen, die sich im Wesentlichen mit dieser Bipolarität befassen und vor diesem Hintergrund unterschiedliche Vorschläge für eine Privatisierung der Bahn beinhalten.

Wikipedia; de.wikipedia.org/wiki/Deutsche_Bahn_AG; zugegriffen am 19.02.2012

GLOBALER STANDPUNKT: DIE BAHNPRIVATISIERUNG IST - UNABHÄNGIG VON DEN VERSCHIEDENEN MODELLEN - GRUNDSÄTZLICH SINNVOLL.

ERHOFFTE POSITIVE KONSEQUENZ: MEHR WETTBEWERB AUF DER SCHIENE FÜHRT ZU EFFIZIENZSTEIGERUNGEN UND BESSEREN LEISTUNGEN FÜR DIE KUNDEN.

Der Rückzug des Staates aus dem Schienenverkehr überlässt privaten Anbietern einen größeren Handlungsspielraum. An die Stelle eines staatlichen Monopolisten tritt eine Vielzahl privater Anbieter, die in einen Preis- und Qualitätswettbewerb eintreten. Wenn grundlegende Standards, insbesondere im Hinblick auf Sicherheit, Ausstattung der Züge, Umfang und Taktung von Verbindungen, vom Staat verbindlich vorgegeben werden (v. a. beim Nahverkehr), kann der Wettbewerb im Rahmen öffentlicher Ausschreibungen zu effizienten und kostengünstigen Lösungen führen, die sich u. a. in Fahrpreissenkungen, verbessertem Service und größerer Pünktlichkeit bemerkbar machen. Profitieren würden die Fahrgäste und die Bundesländer als Besteller des öffentlichen Nahverkehrs.

Beleg (Stellungnahme): Verkehrsclub Deutschland (VCD)

In seiner Stellungnahme "Zehn Jahre Bahnreform" vom März 2004 bemerkt der VCD: "Mehr Konkurrenz ist allerdings eine der wesentlichen Voraussetzungen für bessere Leistungen beim Bahnverkehr in der Fläche." (S. 3).

www.vcd.org/fileadmin/user_upload/redakteure_2010/themen/bahn/bahnprivatisierung/vcd_stellungnahme_bahnreform.pdf; zugegriffen am 27.02.2012

Anzweiflung (automatisch erstellt): Automatische Anzweiflung

Belege des Typs 'Stellungnahme' sind keine gesicherten, fundierten Erkenntnisse sondern oft mit persönlichen Ansichten unterfütterte Einschätzungen.

ERHOFFTE POSITIVE KONSEQUENZ: DECKUNG DES HOHEN KAPITALBEDARFS DER DEUTSCHEN BAHN AG

Die Deutsche Bahn AG benötigt "frisches" Kapital für Investitionen in das Streckennetz, in neue Züge sowie für Zukäufe. Durch die Privatisierung könnte das Unternehmen diesen Kapitalbedarf decken und durch die dann möglichen Investitionen das Leistungsangebot verbessern. Aus diesem Grund ist geplant, die Einnahmen aus der Privatisierung zwischen dem Bund als bisherigem Eigentümer und der Deutschen Bahn AG aufzuteilen.

Beleg (Medienbericht): WELT Online

In einem Artikel auf WELT ONLINE vom 24.07.2007 wird unter Bezugnahme auf Aussagen des damaligen Bundesverkehrsministers Wolfgang Tiefensee (SPD) auf die Notwendigkeit der Akquise zusätzlichen Kapitals für die Deutsche Bahn AG und die damit einhergehende Aufteilung der Privatisierungserlöse zwischen Bund und Bahn hingewiesen: "Mit Hilfe privater Investoren soll die Bahn noch wettbewerbsfähiger werden. Die Bahn braucht laut Tiefensee frisches Kapital für Investitionen in Züge und Gleise. Das Geld aus dem Börsengang – geschätzte vier bis sechs Milliarden Euro – soll zwischen Bund und Bahn aufgeteilt werden".
www.welt.de/wirtschaft/article1050799/Die_wichtigsten_Fragen_zur_Bahn_Privatisierung.html; zugegriffen am 01.04.2012

Anzweiflung (automatisch erstellt): Automatische Anzweiflung

Belege des Typs 'Medienbericht' sind keine gesicherten, fundierten Erkenntnisse sondern oft mit persönlichen Ansichten unterfütterte Einschätzungen.

WAHRSCHEINLICHE POSITIVE KONSEQUENZ: DIE PRIVATISIERUNG DER BAHN TRÄGT DAZU BEI, MEHR VERKEHR AUF DIE SCHIENE ZU VERLAGERN.

Eine Erhöhung des Verkehrsaufkommens im Schienenverkehr kann auf zwei Wegen erfolgen. Einerseits können durch die oben beschriebene Befähigung der Deutschen Bahn AG zu wichtigen Investitionen zusätzliche Kapazitäten geschaffen und das Angebot verbessert werden, sodass zusätzliche Anreize für die Verlagerung von Verkehr auf die Schiene entstehen können. Andererseits kann die Position privater Anbieter durch zusätzlichen Wettbewerb gestärkt werden, womit ebenfalls eine Aufwertung des Schienenverkehrs einhergeht.

Beleg (empirische Studie): Sondergutachten der Monopolkommission

Das Sondergutachten "Die Privatisierung der Deutschen Bahn AG" der Monopolkommission, einem Beratungsgremium der Bundesregierung, vom September 2006 enthält die folgende Aussage zur Entwicklung des Schienenverkehrs angesichts einer besseren Wettbewerbssituation: "Die Monopolkommission ist der Auffassung, dass eine Intensivierung des Wettbewerbs auf der Schiene dazu beitragen kann, diesen "modal split" [Anteil an dem gesamten Verkehrsaufkommen] zugunsten des Schienenverkehrs zu erhöhen." (S. 27).

www.monopolkommission.de/sg_46/text_s46.pdf; zugegriffen am 01.04.2012

WAHRSCHEINLICHE POSITIVE KONSEQUENZ: ENTLASTUNG DER ÖFFENTLICHEN HAUSHALTE

Angesichts der angespannten Haushaltslage kann die Privatisierung der Deutschen Bahn AG einen Beitrag zur Haushaltskonsolidierung leisten. Neben den direkten Erlös aus dem Verkauf von Anteilen an dem Unternehmen können potentielle Einsparungen bei den Regionalisierungsmitteln infolge sinkender Preise aufgrund der verbesserten Wettbewerbssituation treten.

Beleg (empirische Studie): PRIMON-Gutachten

Laut dem Gutachten über "Privatisierungsvarianten der Deutschen Bahn AG mit und ohne Netz" (PRIMON), das im Auftrag des Bundesverkehrs- und des Bundesfinanzministeriums von der Technologieberatungsfirma Booz Allen Hamilton erstellt und im Januar 2006 veröffentlicht wurde, kann die größte finanzielle Entlastung des Bundes bei der Verfolgung des Eigentumsmodells der Variante "Pachtvertrag" erreicht werden. Als Maßzahl für die Entlastung des Bundeshaushalts wird dabei der "Haushalts- und Vermögenseffekt" ermittelt, der aus dem Erlös aus dem Anteilsverkauf nach Abschlägen, dem Wert der zukünftigen Dividendenzahlungen nach Abschlägen, dem Eigenkapitalwert der Infrastrukturgesellschaft sowie dem Barwert der Haushaltsersparnis bei den Regionalisierungsmitteln besteht. Für die Prognose wird der Zeitraum vom 1.1.2006 bis zum Jahr 2020 gewählt (vgl. S. 17 f.). Der "Haushalts- und Vermögenseffekt" wird - bei Betrachtung aus kameralistischer Sicht - im Falle der Realisierung des Eigentumsmodells der Variante "Pachtvertrag" auf maximal 34 Milliarden Euro geschätzt. Dieser Maximalwert kann sowohl bei einer Privatisierung von 49,9 Prozent des Unternehmens als auch bei einer 100-prozentigen Privatisierung erzielt werden (s. Tabelle auf S. 42).

privatisierungstoppen.deinebahn.de/download/PRIMON_Langfassung_060301.pdf; zugegriffen am 01.04.2012

Anzweiflung: Berechnungen zu Gunsten des integrierten Modells verzerrt

Wenngleich das PRIMON-Gutachten eine wichtige Expertise für die Privatisierungsdiskussion darstellt und aus diesem Grund in diesem Beitrag mehrfach als Beleg dient, so wird doch seine Objektivität in Frage gestellt. Den Gutachtern wird vorgeworfen, dass ihre Berechnungen aufgrund unrealistischer Annahmen und einer unausgewogenen Vorgehensweise um ca. 20 Mrd. Euro zu Gunsten des (von der Deutschen Bahn AG favorisierten) integrierten Modells verzerrt sind.

U. a. werden folgende konkrete Punkte bemängelt: die Beteiligung der Investmentbank Morgan Stanley, die wirtschaftliche Beziehungen zur DB AG unterhält, an der Ausarbeitung des Gutachtens; Schwärzungen im Gutachten unter Verweis auf vermeintliche DB-Unternehmensinterna; die Übernahme von Kalkulationen aus der Mittelfristplanung der DB für die Berechnungen; die als zu hoch erachteten angenommenen Werte für die Diskontierung bei der Ermittlung der "Haushalts- und Vermögenseffekte"; die Einberechnung steuerlicher Verlustvorträge, die einen Verlust für den Bund darstellen, als werterhöhend.

Bahn-Report, Ausgabe 6/06; people.f4.htw-berlin.de/fileadmin/user_upload/Dozenten/WIW-Dozenten/Boettger/BR_062006.pdf; s. insbes. S. 6. f.; zugegriffen am 05.06.2012

BEFÜRCHTETE NEGATIVE KONSEQUENZ: UNÜBERSICHTLICHE TARIFSTRUKTUREN UND FEHLENDE KOORDINATION
--

Es liegt in der Natur des Verkehrsmittels Eisenbahn, dass ein hoher Koordinations- und Kooperationsbedarf besteht. Dieser Umstand ist zunächst in der Differenzierung zwischen Güter-, Personennah- und Personenfernverkehr begründet. Zwischen diesen drei Arten des Eisenbahnverkehrs müssen angesichts der aus der Schienenbindung resultierenden Kapazitätsbegrenzung die Fahrpläne abgestimmt werden, um einen effizienten und sicheren Ablauf des Verkehrs zu gewährleisten. Beim Personenverkehr existiert ein gewisser Abstimmungsbedarf im Hinblick auf Anschlussverbindungen sowie die Tarifgestaltung. Vor diesem Hintergrund kann ein intensiver Wettbewerb zwischen einer Vielzahl an Anbietern im Eisenbahnverkehr zu einem "Tarifdschungel" und zu nicht abgestimmten Fahrplänen führen.

Beleg (Medienbericht): Deutschlandradio

In einem von Tobias Armbrüster verfassten Artikel auf der Internetseite des Deutschlandradio vom 20.09.2006 wird über die negativen Konsequenzen des Wettbewerbs zwischen privaten Eisenbahnunternehmen in Großbritannien nach der Bahnprivatisierung in 1994 berichtet: "Eine Zugfahrt in Großbritannien ist seit der Privatisierung komplizierter geworden. Wer beispielsweise von London nach Manchester reisen will, der kann zwischen 16 unterschiedlichen Tickets wählen, die zwischen 18 und 220 Euro kosten. Die Preise hängen ab von der Bahngesellschaft, mit der man fährt, zu welcher Tageszeit die Reise beginnt, und wie weit im Voraus das Ticket gebucht wird. Weil auf der Strecke möglicherweise unterschiedliche Bahngesellschaften operieren, muss sich der Reisende außerdem überlegen, bei welcher Gesellschaft er sein Ticket bucht - denn die Fahrkarten sind nicht immer übertragbar."

www.dradio.de/dlf/sendungen/hintergrundpolitik/545935/; zugegriffen am 22.02.2012

Anzweiflung (automatisch erstellt): Automatische Anzweiflung

Belege des Typs 'Medienbericht' sind keine gesicherten, fundierten Erkenntnisse sondern oft mit persönlichen Ansichten unterfütterte Einschätzungen.

BEFÜRCHTETE NEGATIVE KONSEQUENZ: RISIKO DES RÜCKZUGS AUS DER FLÄCHE IN FORM EINER AUSDÜNNUNG DES REGIONALVERKEHRS
--

Im Falle der Beteiligung privater, renditeorientierter Investoren an der Deutschen Bahn AG könnte es zu einem Rückbau des unprofitablen Regionalverkehrs kommen, der bereits jetzt nur mithilfe staatlicher Zuschüsse betrieben werden kann. Gerade der Regionalverkehr ist aber für die Erschließung ländlicher Räume von grundlegender Bedeutung und angesichts der gesetzlich verankerten Daseinsvorsorge eine wichtige staatliche Aufgabe. Ferner ist fraglich, ob die resultierende "Lücke" im Regionalverkehr im Rahmen des Wettbewerbs von privaten Anbietern adäquat ausgefüllt werden kann, da diese noch viel stärker auf Wirtschaftlichkeit ausgerichtet sind als der formell privatisierte Staatskonzern Deutsche Bahn AG es derzeit bereits ist.

Beleg (Gesetz / Verordnung / Gerichtsurteil / Gesetzesentwurf / -vorschlag u.ä.): Gesetz zur Regionalisierung des öffentlichen Personennahverkehrs (Regionalisierungsgesetz - RegG)

§ 1 Satz 1 des Regionalisierungsgesetzes schreibt die Verantwortung des Staates für die Gewährleistung des öffentlichen Personennahverkehrs fest: "Die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr ist eine Aufgabe der Daseinsvorsorge."

www.gesetze-im-internet.de/bundesrecht/regg/gesamt.pdf; zugegriffen am 24.02.2012

Beleg (Medienbericht): Süddeutsche Zeitung

Michael Bauchmüller von der Süddeutschen Zeitung schreibt in seinem Kommentar "Die Zukunft der Bahn - Das Gemeinwohl-Dilemma" vom 01.04.2009: "Auch der Regionalverkehr ist ein Zuschussgeschäft. Jährlich knapp sieben Milliarden Euro fließen in die Bestellung von Regionalzügen und Bussen."

www.sueddeutsche.de/wirtschaft/die-zukunft-der-bahn-das-gemeinwohl-dilemma-1.410758;

zugegriffen am 24.02.2012

Anzweiflung (automatisch erstellt): Automatische Anzweiflung

Belege des Typs 'Medienbericht' sind keine gesicherten, fundierten Erkenntnisse sondern oft mit persönlichen Ansichten unterfütterte Einschätzungen.

Beleg (empirische Studie): Gutachten des Kompetenz Center Wettbewerb (KCW)

In dem Gutachten "Entwurf eines Gesetzes zur Neuorganisation der Eisenbahnen des Bundes (EBNeuOG) - Verfassungsrechtliche und ökonomische Bewertung" vom 15. September 2007, das im Auftrag der Sonder-Verkehrsministerkonferenz der Länder von Prof. Dr. Dirk Ehlers erstellt wurde, werden mögliche Auswirkungen einer Netzprivatisierung auf den Regionalverkehr skizziert: "Mittelfristig ist damit zu rechnen, dass die betriebswirtschaftlichen Handlungszwänge der Netzprivatisierung zu einer "Verkleinerung des Netzes um rund 6.000 bis 10.000 Streckenkm" führen - davon 2.000 km mit beschleunigtem Druck wegen der Konzeption der LuFV [Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung] (vgl. 2.3). Dabei handelt es sich im Wesentlichen um die heutigen Regionalnetze (rund 11.500 km). In einem aktuellen Strategiepapier der DB AG ist dazu passend von "unprofitabler Infrastruktur" die Rede, für die Handlungsalternativen gesucht werden müssten." (S. 14; hervorgehobene Passage im Original unterstrichen).

Beleg (Medienbericht): WELT Online

In dem oben bereits zitierten Artikel auf WELT Online vom 24.07.2007 wird die Frage aufgegriffen, ob private Anbieter die voraussichtlich entstehende "Lücke" im Regionalverkehr wirklich ausfüllen werden: "Fährt die Bahn in Zukunft noch in alle kleineren Orte? Schon heute setzt die Bahn auf lukrative Schnellstrecken wie Frankfurt-Köln und hängt unrentable langsam ab. Ob künftig die Wettbewerber in die Bresche springen, darf für die Mehrzahl der Abstellgleise bezweifelt werden. Denn die meisten dieser Strecken könnten Konkurrenten wie Veolia (einst Connex) schon heute übernehmen. Sie lohnen sich aber nicht."

[www.welt.de/wirtschaft/article1050799/Die wichtigsten Fragen zur Bahn Privatisierung.html](http://www.welt.de/wirtschaft/article1050799/Die_wichtigsten_Fragen_zur_Bahn_Privatisierung.html); zugegriffen am 26.02.2012

Anzweiflung (automatisch erstellt): Automatische Anzweiflung

Belege des Typs 'Medienbericht' sind keine gesicherten, fundierten Erkenntnisse sondern oft mit persönlichen Ansichten unterfütterte Einschätzungen.

BEFÜRCHTETE NEGATIVE KONSEQUENZ: BUNDESVERMÖGEN WIRD UNTER WERT VERKAUFT.
--

Bei allen derzeitigen Plänen für eine Bahnprivatisierung wird der Verkaufserlös deutlich geringer eingeschätzt als der eigentliche Wert des Unternehmens. Ferner soll der Privatisierungserlös nicht allein dem Bund als bisherigem Alleineigentümer zufließen, sondern zwischen Bund und Bahn aufgeteilt werden (s. o.). Folglich droht im Falle einer Privatisierung der Verkauf der Deutschen Bahn unter Wert und damit einhergehend ein Nettoverlust an Bundesvermögen.

Beleg ((deskriptive) Statistik): Verkehr in Zahlen 2006/2007

In einem Artikel auf der Internetseite deinebahn.de wird unter Verweis auf die vom Bundesverkehrsministerium herausgegebene Statistik "Verkehr in Zahlen, Das Statistik-Handbuch für die gesamte Verkehrswirtschaft 2006/2007", S. 38 f., der Unternehmenswert der Deutschen Bahn AG - berechnet zu den Preisen von 2000 - wie folgt benannt: "Danach hatte die Deutsche Bahn AG 2005 ein Bruttoanlagevermögen von 181,4 Milliarden Euro (...). Das Bruttoanlagevermögen nennt Wiederbeschaffungswerte, was aus Sicht des Eigentümers die entscheidende Kategorie darstellt. Die Schrift "Verkehr in Zahlen" nennt auch die Werte des "Nettoanlagevermögens", die den "Zeitwert der zeitlich verschieden installierten Verkehrsanlagen und Verkehrsmittel auf einheitlicher Preisbasis" wiedergeben. Das Nettoanlagevermögen der Bahn wird dabei für das Jahr 2005 mit 116,8 Milliarden Euro wiedergegeben(...)."

privatisierungstoppen.deinebahn.de/story/58/1958.html; zugegriffen am 25.02.2012;

für eine Definition des "Anlagevermögens" siehe: Wikipedia;

de.wikipedia.org/wiki/Anlageverm%C3%B6gen; zugegriffen am 30.05.2012

Beleg (empirische Studie): PRIMON-Gutachten

Wie oben bereits erwähnt, kann durch eine Privatisierung ein maximaler Entlastungseffekt für den Bundeshaushalt von lediglich 34 Milliarden Euro für den Zeitraum vom 1.1.2006 bis zum Jahr 2020 erreicht werden (vgl. Tabelle auf S. 42).

privatisierungstoppen.deinebahn.de/download/PRIMON_Langfassung_060301.pdf;

zugegriffen am 25.02.2012

EINWAND (SACHLICH FALSCH): ANGEMESSENE WERTERMITTLUNG DURCH KAPITALMARKT

Durch die geplante Privatisierung in Form eines Börsengangs sorgt der Kapitalmarkt für eine angemessene Bezifferung des Unternehmenswertes, die sich auf die Preisbildung auswirkt. Folglich wird keine signifikante Differenz zwischen realem Unternehmenswert und Privatisierungserlös auftreten.

Beleg (empirische Studie): Sondergutachten der Monopolkommission

Das Sondergutachten "Die Privatisierung der Deutschen Bahn AG" der Monopolkommission, einem Beratungsgremium der Bundesregierung, vom September 2006 enthält die folgenden Ausführungen zu der Problematik eines Verkaufs der Bahn unter Wert: "Die Privatisierung der Deutschen Bahn AG ohne Netz ist somit unproblematisch, da ein marktgerechter Preis für die Unternehmensanteile im Grundsatz durch den Börsengang gewährleistet wird. Ähnliches gilt für die Kapitalprivatisierung mit Netz. Es ist davon auszugehen, dass der Kapitalmarkt für die Bewertung des Unternehmens nicht den Buchwert, sondern den tatsächlichen Wert des Unternehmens und insbesondere auch seiner Immobilien zu Grunde legt." (S. 17).

www.monopolkommission.de/sg_46/text_s46.pdf; zugegriffen am 01.04.2012

OFFENSICHTLICHE NEGATIVE KONSEQUENZ: WENIGER MÖGLICHKEITEN DER POLITISCHEN KONTROLLE DER VERWENDUNG VON SUBVENTIONEN

Auch nach der Bahnprivatisierung wird der Bund den Schienenverkehr in Deutschland subventionieren. Einerseits wird er weiterhin Regionalisierungsmittel an die Länder vergeben, um die Bestellung des Nahverkehrs sicherzustellen. Andererseits wird er nach wie vor Zuschüsse für Ausbau und Instandhaltung des Streckennetzes vergeben, selbst wenn er nicht mehr alleiniger Eigentümer des Streckennetzes ist. Nach wie vor besteht laut Art. 87 e Absatz 4 GG die Verpflichtung für den Bund, beim Unterhalt der Schieneninfrastruktur und beim Angebot von Verkehrsdienstleistungen das Wohl der Allgemeinheit zu berücksichtigen. Durch die Privatisierung verliert der Bund Einwirkungs- und Kontrollmöglichkeiten gegenüber dem DB-Konzern, sodass er auch die Verwendung der Subventionen nicht mehr politisch kontrollieren bzw. steuern kann.

Beleg (Gesetz / Verordnung / Gerichtsurteil / Gesetzesentwurf / -vorschlag u.ä.): Grundgesetz

Artikel 87 e Absatz 4 GG besagt: "Der Bund gewährleistet, daß dem Wohl der Allgemeinheit, insbesondere den Verkehrsbedürfnissen, beim Ausbau und Erhalt des Schienennetzes der Eisenbahnen des Bundes sowie bei deren Verkehrsangeboten auf diesem Schienennetz, soweit diese nicht den Schienenpersonennahverkehr betreffen, Rechnung getragen wird. Das Nähere wird durch Bundesgesetz geregelt."

dejure.org/gesetze/GG/87e.html; zugegriffen am 27.02.2012

Beleg (Medienbericht): taz

In einem Artikel von Annette Jensen, der am 22.05.2006 auf der Internetseite der taz veröffentlicht wurde, wird auf den auch für den Fall der Durchführung der Bahnprivatisierung (hier: in Form der Zerschlagung des Konzerns) bestehenden Subventionsbedarf des Regionalverkehrs hingewiesen: "Der Nahverkehr der Bahn fährt immerhin ein Plus von einer halben Milliarde Euro ein. Zwar sind 70 Prozent der Einnahmen auf staatliche Subventionen zurückzuführen. Es gilt aber als sicher, dass die öffentliche Hand hier auch künftig kräftig zubuttern wird."

www.taz.de/1/archiv/archiv/; zugegriffen am 27.02.2012

Anzweiflung (automatisch erstellt): Automatische Anzweiflung

Belege des Typs 'Medienbericht' sind keine gesicherten, fundierten Erkenntnisse sondern oft mit persönlichen Ansichten unterfütterte Einschätzungen.

AUSDIFF. STANDPUNKT: STRECKENNETZ UND FAHRBETRIEB SOLLTEN PRIVATISIERT WERDEN UND UNTER DER KONTROLLE DER DEUTSCHEN BAHN STEHEN.

Die gemeinsame Privatisierung von Streckennetz und Fahrbetrieb kann auf der Grundlage zweier Modelle durchgeführt werden: dem "integrierten Modell" sowie dem "Eigentumsmodell" der Variante "Pachtvertrag". Das "integrierte Modell" sähe den Börsengang des DB-Konzerns in seiner jetzigen Form vor, d. h. inklusive der Sparten Streckennetz und Fahrbetrieb. Demgegenüber würde nach dem "Eigentumsmodell" der Variante "Pachtvertrag" der DB-Konzern umstrukturiert: das Eigentumsrecht am Streckennetz würde ihm entzogen und einer bundeseigenen Eigentumsgesellschaft übertragen werden. Der Fahrbetrieb würde im Konzern verbleiben und könnte mitsamt diesem an die Börse gehen. Die DB AG würde in dieser konkreten Variante einen langfristigen Pacht- oder Bewirtschaftungsvertrag mit der Eigentumsgesellschaft des Bundes schließen und somit wieder für längere Zeit das Streckennetz kontrollieren, sodass letzteres de facto indirekt privatisiert werden würde.

www.bahn-fuer-alle.de/media/docs/expertisen/dullien-strukturmodelle-primon.pdf; s. insbes. S. 1 f.; zugegriffen am 22.02.2012

OFFENSICHTLICHE POSITIVE KONSEQUENZ: SYNERGIEEFFEKTE BEI KOMBINIERTEM NETZ- UND TRANSPORTBETRIEB

Bei einer kombinierten Bereitstellung von Streckennetz und schienengebundenen Transportdienstleistungen durch einen gemeinsamen Betreiber entstehen Synergieeffekte, die aus dem oben bereits beschriebenen hohen Koordinations- und Kooperationsbedarf resultieren. Diese Synergieeffekte bleiben erhalten, wenn nach einer Privatisierung sowohl das Netz als auch der Fahrbetrieb weiterhin von der Deutschen Bahn AG kontrolliert werden.

Beleg (empirische Studie): Journal-Artikel in "Internationales Verkehrswesen"

Der Artikel "Investitionsanreize im Schienenverkehr - eine experimentelle Untersuchung" von Thomas Ehrmann et al. aus dem Jahre 2006 - erschienen in der September-Ausgabe der Fachzeitschrift "Internationales Verkehrswesen" - verweist auf Synergieeffekte zwischen Netz- und Transportbetrieb und die daraus resultierende Problematik bei der Vertragsgestaltung zwischen Eisenbahninfrastrukturunternehmen und Eisenbahnverkehrsunternehmen im Falle einer Trennung von Netz und Fahrbetrieb.

www.wiwi.uni-muenster.de/ism/forschen/download_forschung/398_404_Ehrmann_LOW.pdf; s. insbes. Abschnitt 2: "Unvollständige Verträge im Schienenverkehr und die Hold Up-Problematik" (S. 1 f.); zugegriffen am 24.02.2012

Beleg (empirische Studie): Kurzfassung des PRIMON-Gutachtens

In einer Zusammenfassung des oben bereits zitierten PRIMON-Gutachtens werden die Synergieeffekte, die sich aus der bisherigen (integrierten) Struktur der Deutschen Bahn AG ergeben, quantifiziert: "In Summe erwarten die Gutachter Synergien von EUR 1,1 Mrd. (kumuliert 2006 bis 2009)." (S. 1).

privatisierungstoppen.deinebahn.de/download/PRIMON_Kurzgutachten_060117.pdf; zugegriffen am 03.06.2012

Anzweiflung: Synergieeffekte werden überschätzt

In dem oben zitierten Bahn-Report-Artikel, der einen Überblick über die Kritik am PRIMON-Gutachten enthält, heißt es im Hinblick auf die Berechnungen für eine Privatisierung nach dem Trennungsmodell: "Die Schätzungen hinsichtlich der Trennungskosten und Synergieverluste sind absurd hoch." (S. 6).

Bahn-Report, Ausgabe 6/06; people.f4.htw-berlin.de/fileadmin/user_upload/Dozenten/WIW-Dozenten/Boettger/BR_062006.pdf; zugegriffen am 05.06.2012

OFFENSICHTLICHE NEGATIVE KONSEQUENZ: DISKRIMINIERUNGSPOTENTIAL DER DEUTSCHEN BAHN AG FÜHRT ZU WETTBEWERBSVERZERRUNG

Die Kontrolle über das Streckennetz räumt der Deutschen Bahn ein signifikantes Diskriminierungspotential ein, da sie privaten Anbietern den Zugang zum Streckennetz erschweren und somit die konzerneigene Transportdienstleistungssparte stärken könnte. Das grundlegende Ziel der Privatisierung - die Stärkung des Wettbewerbs auf der Schiene - bliebe buchstäblich auf der Strecke.

Beleg (empirische Studie): Gutachten von Prof. Dr. Ewers und Dr. Ilgmann

Prof. Dr. Hans-Jürgen Ewers und Dr. Gottfried Ilgmann führen in ihrem Gutachten "Zukunft des Schienenverkehrs", das sie im Auftrag der FDP-Bundestagsfraktion erstellt und im Juni 2001 vorgelegt haben, aus: "Warum ist der Wettbewerb bislang eine Petitesse geblieben? Wilhelm Pällmann, Ex-Vorstand der DB, bringt es auf den Punkt: Das Diskriminierungspotenzial (Anmerkung: von DB Netz) ist nicht beherrschbar. Gemeint ist sowohl das preisliche Diskriminierungspotenzial als auch das nichtpreisliche Potenzial." (S. 59).

www.g-ilgmann.de/pdf/ENDGUEL.T.PDF; zugegriffen am 25.02.2012

WAHRSCHEINLICHE NEGATIVE KONSEQUENZ: RÜCKKAUFOPTION FÜR DAS STRECKENNETZ BEWIRKT ZEMENTIERUNG DER NETZPRIVATISIERUNG

Die Pläne für eine Privatisierung der Bahn nach dem integrierten Modell bzw. nach dem Eigentumsmodell der Variante "Pachtvertrag" beinhalten die Option eines Rückkaufs des Streckennetzes durch den Bund nach einer gewissen Frist. Da der Rückkauf des Streckennetzes voraussichtlich teuer wäre und somit die gesamte Kosten-Nutzen-Bilanz des Bundes bei der Bahnprivatisierung verschlechtern würde, erscheint die erneute Verstaatlichung des Streckennetzes als unwahrscheinlich. Somit käme es zu einer "schleichenden Privatisierung" des Streckennetzes, deren Eigendynamik kaum gestoppt werden könnte.

Beleg (empirische Studie): Sondergutachten der Monopolkommission

In dem oben bereits zitierten Gutachten der Monopolkommission heißt es mit Blick auf die Rückkaufoption: "Ist die Privatisierung erst einmal erfolgt, dann wird eine Umkehr der Privatisierung oder anders ausgedrückt der Rückkauf des Netzes durch den Staat nur noch schwer bzw. nur noch unter Aufwendung hoher finanzieller Mittel möglich sein." (S. 9).

www.monopolkommission.de/sg_46/text_s46.pdf; zugegriffen am 19.04.2012

Beleg (Medienbericht): FAZ Online

In seinem Artikel "Bahnprivatisierung: Länder schalten auf Opposition", der am 01.08.2007 auf der Internetseite der Frankfurter Allgemeinen Zeitung veröffentlicht wurde, befasst sich Matthias Müller mit der kritischen Haltung der Bundesländer gegenüber der Rückkaufoption (sog. "Wertausgleich"), die in den Privatisierungsplänen der damaligen Bundesregierung vorgesehen war. www.faz.net/aktuell/wirtschaft/wirtschaftspolitik/bahn-privatisierung-laender-schalten-auf-opposition-1463839.html; zugegriffen am 19.04.2012

Anzweiflung (automatisch erstellt): Automatische Anzweiflung

Belege des Typs 'Medienbericht' sind keine gesicherten, fundierten Erkenntnisse sondern oft mit persönlichen Ansichten unterfütterte Einschätzungen.

WAHRSCHEINLICHE NEGATIVE KONSEQUENZ: VERFASSUNGS- UND EUROPARECHTLICHE EINSCHRÄNKUNGEN

Für beide Privatisierungsmodelle, die unter diesem Standpunkt subsumiert werden, ergeben sich Restriktionen aufgrund der Rechtslage. Eine Privatisierung nach dem "integrierten Modell" ist laut Art. 87 e, Abs. 3, Satz 3 GG, der eine Mehrheitsbeteiligung des Bundes am Streckennetzbetreiber vorschreibt, nur zu 49,9 Prozent möglich. Ferner ist eine Privatisierung nach dem "Eigentumsmodell" der Variante "Pachtvertrag" juristisch nicht unproblematisch: je nach Ausgestaltung könnte diese Vorgehensweise entweder gegen EU-Recht oder gegen das Grundgesetz verstoßen.

Beleg (Gesetz / Verordnung / Gerichtsurteil / Gesetzesentwurf / -vorschlag u.ä.): Grundgesetz

Artikel 87 e, Absatz 3 GG im Wortlaut: "Eisenbahnen des Bundes werden als Wirtschaftsunternehmen in privat-rechtlicher Form geführt. Diese stehen im Eigentum des Bundes, soweit die Tätigkeit des Wirtschaftsunternehmens den Bau, die Unterhaltung und das Betreiben von Schienenwegen umfaßt. Die Veräußerung von Anteilen des Bundes an den Unternehmen nach Satz 2 erfolgt auf Grund eines Gesetzes; die Mehrheit der Anteile an diesen Unternehmen verbleibt beim Bund. Das Nähere wird durch Bundesgesetz geregelt." dejure.org/gesetze/GG/87e.html; zugegriffen am 27.02.2012

Beleg (empirische Studie): Gutachten des Kompetenz Center Wettbewerb (KCW)

Das juristische Dilemma bei einer Privatisierung nach dem "Eigentumsmodell" der Variante "Pachtvertrag" wird in dem oben bereits zitierten Gutachten "Entwurf eines Gesetzes zur Neuorganisation der Eisenbahnen des Bundes (EBNeuOG) - Verfassungsrechtliche und ökonomische Bewertung" auf den Punkt gebracht. Der beurteilte Gesetzesentwurf basiert auf der Trennung von juristischem und wirtschaftlichem Eigentum beim Streckennetz, was quasi einer Privatisierung nach dem "Eigentumsmodell" der Variante "Pachtvertrag" entspricht. Zur Vereinbarkeit mit dem EU-Recht und dem Grundgesetz heißt es: "Das zulässige Ausmaß einer Unternehmenssteuerung der Eisenbahninfrastrukturunternehmen durch die Deutsche Bahn AG wird hinsichtlich der Festsetzung, Berechnung und Erhebung von Wegeentgelten sowie der Zuweisung von Fahrwegkapazitäten durch das europäische Gemeinschaftsrecht bestimmt. Wird die Unabhängigkeit der Eisenbahninfrastrukturunternehmen nicht gewährleistet, wird europäisches Gemeinschaftsrecht verletzt. Ist eine Unabhängigkeit gegeben, kann bei der Trassenvergabe und Trassenpreissetzung weder von dem wirtschaftlichen Eigentümer Deutsche Bahn AG noch von dem juristischen Eigentümer Bund Einfluss auf die Infrastrukturunternehmen genommen werden. Dies ist mit Art. 87 e Abs. 3 S. 2 und 3 GG nicht vereinbar." (S. 5).

www.kcw-online.de/typo3conf/ext/naw_securedl/secure.php; zugegriffen am 30.05.2012

Beleg (empirische Studie): Gutachten des Kompetenz Center Wettbewerb (KCW)

Ferner werden in dem Gutachten grundsätzliche Zweifel geäußert, ob eine Privatisierung nach dem "Eigentumsmodell" der Variante "Pachtvertrag" isoliert betrachtet, d. h. unter Nicht-Berücksichtigung des EU-Rechts, überhaupt verfassungskonform sein kann. Das Ergebnis lautet: "Resümierend ist festzustellen, dass das Gesetz zur Neuorganisation der Eisenbahnen des Bundes mit den sich aus Art. 87 e Abs. 3 u. 4 GG ergebenden Vorgaben kollidiert. Die Feststellung bezieht sich nicht nur auf die Regelung verschiedener Details, sondern auch und vor allem auf die grundsätzliche Konzeption einer Integration von Netz- und Verkehrsbetrieb bei gleichzeitiger Trennung von juristischem und wirtschaftlichem Eigentum, die zu einer Art Quadratur des Kreises nötig ist und eine materielle Teilprivatisierung der Ausübung von Staatsgewalt zur Folge hat." (S. 7). www.kcw-online.de/typo3conf/ext/naw_securedl/secure.php; zugegriffen am 30.05.2012

AUSDIFF. STANDPUNKT: STRECKENNETZ UND FAHRBETRIEB SOLLTEN GETRENNT AN DIE BÖRSE GEHEN.

Bei einem Börsengang nach dem Trennmodell würde der DB-Konzern zerschlagen und in zwei Unternehmen - einen Transportdienstleistungsanbieter und einen Streckennetzbetreiber - überführt, die separat an die Börse gehen würden.

www.bahn-fuer-alle.de/media/docs/expertisen/dullien-strukturmodelle-primon.pdf; s. insbes. S. 1 f.; zugegriffen am 22.02.2012

BEFÜRCHTETE NEGATIVE KONSEQUENZ: SEPARATE PRIVATISIERUNG DES STRECKENNETZES FÜHRT ZU VERFALL DER INFRASTRUKTUR UND GEFÄHRDUNG DER SICHERHEIT DER REISENDEN

Bei der Übergabe des Streckennetzes in die Hände eines privaten Eisenbahninfrastrukturunternehmens besteht das Risiko, dass letzteres vor allem daran interessiert ist, in möglichst kurzer Zeit einen maximalen Profit zu erwirtschaften. Für den Betrieb von Infrastruktur und die damit einhergehenden Investitionsentscheidungen sind allerdings langfristige, perspektivische Kalkulationen erforderlich. Hinzu kommt, dass das Betreiberunternehmen für den Fall einer völligen Vernachlässigung der Infrastruktur und einer zunehmenden Gefährdung der Reisenden auf "Rettungsmaßnahmen" in Form staatlicher Interventionen spekulieren und angesichts dieser latent vorhandenen Absicherung eine auf kurzfristigen Profit ausgerichtete Geschäftsstrategie verfolgen könnte.

Beleg (Medienbericht): "nano"

In einem Beitrag in der Sendung "nano", die am 20.09.2006 von 3sat ausgestrahlt wurde, wird über die Folgen der Netzprivatisierung in Großbritannien wie folgt berichtet: "Das Schienennetz, die Signalanlagen, Stellwerke und Bahnhöfe übernahm Railtrack und 1996 ging diese Gesellschaft an die Börse. In den ersten zwei Jahren machten private Investoren dank enormer Aktienkurssteigerungen bis zu 10 Milliarden Pfund Profit. Während sie sich über saftige Dividenden freuten, verfügte Railtrack lange Zeit aber nur über eine einzige Maschine, um Gleise auszuwechseln. Für viele Aufgaben heuerte die Firma billige Subunternehmen an, deren Beschäftigten häufig das nötige Fachwissen fehlte. Railtrack ließ das Schienennetz verkommen - schließlich hatten von Investitionen nur die anderen, die Verkehrsgesellschaften, etwas - und verdiente kurzzeitig gut an den Trassengebühren, die Infrastruktur verfiel. Den Staatssäckel schonte die Privatisierung nicht, die Regierung zahlte in 5 Jahren an die privatisierten Bahnbetreiber umgerechnet 19 Milliarden Euro (...) und trotzdem liefen bis 2001 bei Railtrack 6 Milliarden Pfund Schulden auf. Gleichzeitig geriet der Konzern durch Streiks, Verspätungen und Zugunfälle ins Gerede - die Trennung von Netz und Betrieb wird zumindest mitverantwortlich gemacht für eine Reihe schwerer Unfälle, zu denen es nach der Privatisierung kam, denn die Kommunikation und Koordination zwischen den vielen Konzessionsnehmern klappte nicht."

https://www.youtube.com/watch?v=J_9GJL1O6h0; 1:24 min bis 2:48 min; zugegriffen am 25.02.2012

Anzweiflung (automatisch erstellt): Automatische Anzweiflung

Belege des Typs 'Medienbericht' sind keine gesicherten, fundierten Erkenntnisse sondern oft mit persönlichen Ansichten unterfütterte Einschätzungen.

AUSDIFF. STANDPUNKT: DAS STRECKENNETZ SOLLTE VOM STAAT KONTROLLIERT UND BETRIEBEN WERDEN, WOHINGEGEN DER FAHRBETRIEB AN DIE BÖRSE GEHEN KANN.

Einem Börsengang des Fahrbetriebs bei gleichzeitigem Verbleib der Kontrolle über das Streckennetz in staatlicher Hand liegen zwei Varianten der in den Erläuterungen zu den beiden obigen ausdifferenzierten Standpunkten bereits beschriebenen Modelle zugrunde: eine Version des "Trennmodells" sowie die "Gestaltungsvariante" des "Eigentumsmodells". Der zentrale Unterschied zwischen "Gestaltungsvariante" und "Variante Pachtvertrag" des "Eigentumsmodells" besteht darin, dass bei der "Gestaltungsvariante" die Eigentumsgesellschaft des Bundes nicht nur über das Eigentumsrecht am Streckennetz verfügt. Vielmehr ist sie zugleich Betreiberin des Streckennetzes, sodass der "DB-Rest-Konzern" - vorrangig bestehend aus der Sparte Fahrbetrieb - keinen Einfluss mehr auf den Betrieb des Streckennetzes hätte.

Die weitere Variante des "Trennmodells" sieht den Börsengang des Fahrdienstleistungsanbieters und den Verbleib des Streckennetzbetreibers in staatlicher Hand vor.

www.bahn-fuer-alle.de/media/docs/expertisen/dullien-strukturmodelle-primon.pdf; s. insbes. S. 1 f.; zugegriffen am 22.02.2012

OFFENSICHTLICHE POSITIVE KONSEQUENZ: KONTROLLE ÜBER STRECKENSTILLEGUNGEN

Als Netzeigentümer und Netzbetreiber oblägen dem Bund wesentliche Entscheidungskompetenzen im Hinblick auf den Erhalt des Streckennetzes in der Fläche sowie die Gestaltung der Trassenpreise. Einer Ausdünnung des Regionalverkehrs infolge einer Strategie der "kalten Stilllegung", die zunächst eine Konzentration der Investitionen in gut ausgelastete Streckenabschnitte vorsieht, wodurch schlecht ausgelastete Verbindungen im Laufe der Zeit weiter an Attraktivität einbüßen und somit eine Rechtfertigung für die Stilllegung der betroffenen Streckenabschnitte geschaffen wird, könnte entgegengewirkt werden.

Beleg (empirische Studie): Gutachten des Kompetenz Center Wettbewerb (KCW)

In dem bereits oben zitierten Gutachten "Entwurf eines Gesetzes zur Neuorganisation der Eisenbahnen des Bundes (EBNeuOG) - Verfassungsrechtliche und ökonomische Bewertung" wird für den Fall des Verbleibs des Netzbetriebs im DB-Konzern argumentiert: "Das Ziel der 'kalten Stilllegung' wird unmerklich, aber effektiv über einen Umweg erreicht. Formale Entscheidungsrechte wie die Bestellhoheit der Länder oder die Stilllegungsautonomie des Bundes (§ 11 AEG) erweisen sich in der Praxis als schwache Instrumente - faktisch ist es der Netzbetreiber, der als Bauträger und Disponent der Investitionsmittel maßgeblich über die wirtschaftliche Daseinsberechtigung einer Strecke entscheidet." (S. 14).

OFFENSICHTLICHE POSITIVE KONSEQUENZ: KEIN VERKAUF DES ÖFFENTLICH (KO-)FINANZIERTEN STRECKENNETZES UNTER WERT

In den vergangenen Jahrzehnten hat der Bund umfangreiche Investitionen in das Streckennetz getätigt. Darunter fallen nicht nur indirekte Investitionen - getätigt durch den Staatskonzern Deutsche Bahn AG -, sondern auch direkte Zuschüsse für Projekte der DB aus dem Bundeshaushalt. Die Allgemeinheit ist folglich nicht nur juristische Eigentümerin des Streckennetzes, sondern auch der wichtigste Finanzier. Daher erscheint es nicht legitim, das Streckennetz für einen relativ geringen Kaufpreis, der allen derzeitigen Privatisierungsplänen zu Grunde liegt (vgl. Globalstandpunkt "Grundsätzlich Ja"), in die Hände privater Investoren

zu geben, die versuchen, aus der öffentlich finanzierten Infrastruktur maximalen Profit herauszuholen.

Beleg (Medienbericht): Süddeutsche Zeitung

Claus Hulverscheidt schreibt in seinem Kommentar "Die Schiene muss allen gehören" vom 08.02.2008 auf der Internetseite der Süddeutschen Zeitung: "Auf der anderen Seite würde der sensibelste Firmenbereich, das Schienennetz, von der Privatisierung ausgenommen; es bliebe im Besitz der weiterhin staatseigenen Bahn-Holding. Das ist zwingend geboten, denn das Netz gehört nicht dem Unternehmen Deutsche Bahn, sondern den Bürgern, die es jahrzehntelang finanziert haben."

www.sueddeutsche.de/wirtschaft/bahn-privatisierung-die-schiene-muss-allen-gehoren-1.271802;
zugegriffen am 27.02.2012

Anzweiflung (automatisch erstellt): Automatische Anzweiflung

Belege des Typs 'Medienbericht' sind keine gesicherten, fundierten Erkenntnisse sondern oft mit persönlichen Ansichten unterfütterte Einschätzungen.

AUSDIFF. STANDPUNKT: DIE DEUTSCHE BAHN SOLLTE NICHT IN FORM EINES BÖRSENGANGS, SONDERN AUF ANDEREM WEGE PRIVATISIERT WERDEN.

Neben einem Börsengang der Deutschen Bahn AG nach den oben beschriebenen Modellen existieren weitere Varianten einer Privatisierung, wie z. B. die Privatplatzierung, die Wandelanleihe sowie der schlichte Verkauf von Tochterunternehmen bzw. Unternehmensteilen. Eine Privatplatzierung umfasst einen "nicht öffentlichen Verkauf von Unternehmensteilen, ohne Mitspracherecht für die Großinvestoren". Eine Wandelanleihe kann wie folgt beschrieben werden: "Vorstellbar wäre, dass die Bahn ein Darlehen von Anlegern erhält, die dafür – beispielsweise nach 24 Monaten – Zinsen oder letztlich doch Aktien erhalten", beschreibt ein Mitglied der Koalition das Konzept der Wandelanleihe."

WELT ONLINE; www.welt.de/wirtschaft/article2698922/Mehdorn-wirbt-bei-privaten-Investoren-fuer-Bahn.html; zugegriffen am 27.02.2012;

Manager Magazin; www.manager-magazin.de/unternehmen/artikel/0,2828,484589,00.html; zugegriffen am 27.02.2012

ERHOFFTE POSITIVE KONSEQUENZ: GERINGERER AUFWAND BEI PRIVATPLATZIERUNG

Die konkrete Option der Privatplatzierung sorgt für einen geringeren Aufwand bei der Emission von Wertpapieren und somit für geringere Kosten auf Seiten der Deutschen Bahn AG.

Beleg (systematische Aufarbeitung): Finanz-Lexikon.de

Zu den Vorteilen einer Privatplatzierung im Allgemeinen heißt es auf Finanz-Lexikon.de: "Der Vorteil einer Privatplatzierung liegt vor Allem im geminderten Aufwand. So werden die Emittenten beispielsweise teilweise von bestimmten Publizitätspflichten entbunden. Dadurch können wiederum Kosten eingespart werden, die bei einer Emission von Wertpapieren üblicherweise anfallen." www.finanz-lexikon.de/privatplatzierung_4484.html; zugegriffen am 15.11.2012

ERHOFFTE POSITIVE KONSEQUENZ: GRÖßERER HAUSHALTSEFFEKT FÜR DEN BUND DURCH VERKAUF EINZELNER UNTERNEHMENSTEILE

Je nach Ausgestaltung einer alternativen Vorgehensweise zum Börsengang könnte der Haushaltseffekt für den Bund deutlich gesteigert werden. Der Verkauf einzelner Unternehmensteile, wie z. B. der Spedition Schenker, unter Beibehaltung der Kontrolle über das restliche Unternehmen könnte aus Sicht des Bundes deutlich lukrativer sein als ein Börsengang.

Beleg (Medienbericht): Manager Magazin

Der Artikel "Steinbrücks Plan B" von Michael Machatschke, der am 28.06.2007 auf der Internetseite des "Manager Magazins" veröffentlicht wurde, greift Berechnungen des Bundesfinanzministeriums bezüglich potentiell höherer Privatisierungserlöse bei einem schlichten Verkauf von Unternehmensteilen der Deutschen Bahn AG auf: "Mit dem Verkauf von 25 Prozent der Bahn-Aktien könnte der Bund laut der Stellungnahme rund drei Milliarden Euro einnehmen. Eine bescheidene Summe - gemessen an den jährlichen Staatsausgaben für die Bahn, die auch nach der Teilprivatisierung fällig wären. (...) [I]n der Summe mindestens zehn Milliarden Euro jährlich.(...) So brächte allein eine Veräußerung der Logistiksparte Stinnes einschließlich der Lkw-Spedition Schenker rund acht Milliarden Euro ein. (...) Den Gesamtwert des entbehrlichen Portfolios überschlägt die Analyse mit gut 15 Milliarden Euro. Der Bund behielte bei dieser Variante die volle Hoheit über sein Unternehmen. Einen zusätzlichen Vorteil ortet das Papier in einer Entschuldung der Bahn. So könnten die Teilunternehmen einschließlich ihrer anteiligen Schulden veräußert

werden."

Manager Magazin; www.manager-magazin.de/magazin/artikel/0,2828,484445,00.html und www.manager-magazin.de/magazin/artikel/0,2828,484445-2,00.html; zugegriffen am 27.02.2012

Anzweiflung (automatisch erstellt): Automatische Anzweiflung

Belege des Typs 'Medienbericht' sind keine gesicherten, fundierten Erkenntnisse sondern oft mit persönlichen Ansichten unterfütterte Einschätzungen.

BEFÜRCHTETE NEGATIVE KONSEQUENZ: PREISERHÖHUNGEN INFOLGE DES VERKAUFS EINZELNER UNTERNEHMENSTEILE

Der Verkauf einzelner Unternehmensteile, die besonders profitabel und daher für Investoren interessant sind, z. B. die Logistiksparte, kann Preiserhöhungen in den nicht profitablen Segmenten des DB-Konzerns, wie z. B. dem Fernverkehr, hervorrufen. Diese Entwicklung ist der Tatsache geschuldet, dass die Deutsche Bahn AG derzeit Spartenverluste durch Gewinne anderer Sparten ausgleichen und somit Preiserhöhungen in den defizitären Sparten vermeiden kann. Dieser Handlungsoption würde sie durch den Verkauf der profitablen "Filetstücke" beraubt.

Beleg (Medienbericht): taz

Die negativen Folgen des Verkaufs einzelner Unternehmensteile des DB-Konzerns durch den Bund sind Gegenstand eines Artikels von Annette Jensen, der am 22.05.2006 auf der Internetseite der "taz" veröffentlicht wurde: "Der Fernverkehr würde bei einer Aufspaltung des Unternehmens dagegen ebenfalls ein Ladenhüter bleiben. Ähnlich wie bei Railion [Schienengüterverkehrssparte der DB] ist die Gefahr groß, dass das Angebot massiv ausgedünnt wird. Außerdem ist eine extreme Verteuerung der Fahrkarten zu erwarten, weil die bisherige konzerninterne Umschichtung von Mitteln zugunsten des Fernverkehrs nicht mehr möglich wäre."

<http://www.taz.de/1/archiv/archiv/?dig=2006/05/22/a0077>; zugegriffen am 27.02.2012

Anzweiflung (automatisch erstellt): Automatische Anzweiflung

Belege des Typs 'Medienbericht' sind keine gesicherten, fundierten Erkenntnisse sondern oft mit persönlichen Ansichten unterfütterte Einschätzungen.

WAHRSCHEINLICHE NEGATIVE KONSEQUENZ: KONZENTRATION AUF WENIGE GROßE INVESTOREN BEI PRIVATPLATZIERUNG

Durch den nicht-öffentlichen Verkauf und die Umgehung des öffentlichen Börsenhandels bei der konkreten Option der Privatplatzierung werden weniger finanzstarke Anleger von vornherein de facto ausgeschlossen. Vielmehr werden finanzstarke Investoren in bilateralen Verhandlungen direkt angesprochen, sodass eine Konzentration der zu privatisierenden Anteile in den Händen weniger großer Investoren wahrscheinlich ist.

Beleg (systematische Aufarbeitung): Finanz-Lexikon.de

Analog zu den Vorteilen enthält der Eintrag auf Finanz-Lexikon.de auch Aussagen zu den Nachteilen einer Privatplatzierung: "Gleichzeitig ist aber auch der Investorenkreis eingeschränkt, da nur spezielle Anleger angesprochen werden, die oftmals gewisse gesetzliche Mindestvoraussetzungen erfüllen müssen. Zudem sind die Preise bei Privatplatzierungen in der Regel enorm hoch, sodass die Investoren über ein entsprechendes Vermögen verfügen sollten."

www.finanz-lexikon.de/privatplatzierung_4484.html; zugegriffen am 15.11.2012

OFFENE KERNFRAGE (FEHLENDE WISSENSCHAFTLICHE DATEN): ZU WELCHEM ANTEIL SOLLTE DIE DEUTSCHE BAHN PRIVATISIERT WERDEN?

Sowohl dieser singuläre Standpunkt als auch der Rest dieses Beitrags befassen sich aus Gründen der Übersichtlichkeit lediglich mit der qualitativen Dimension einer Privatisierung der Deutschen Bahn. Unabhängig vom Privatisierungsmodell stellt sich aber - im Falle der grundsätzlichen Unterstützung einer Privatisierung - immer die Frage, zu welchem Anteil die Bahn an private Akteure verkauft werden sollte. Diese Frage fußt auf dem fundamentalen Trade-off zwischen Privatisierungserlösen und Kontroll- bzw. Mitwirkungsrechten im Unternehmen.

Neben den beiden Extrema ergeben sich aus dem Aktienrecht drei wichtige Schwellenwerte für die Quantität der Privatisierung. Behält der Bund 75,1 % der Anteile an der Deutschen Bahn, so verfügen die Investoren über keine Sperrminorität, mit der sie u. a. die Abberufung von Aufsichtsratsmitgliedern, Kapitalerhöhungen und -herabsetzungen, Satzungsänderungen, die Auflösung der Gesellschaft sowie die Fusion mit einer anderen Aktiengesellschaft bzw. Kommanditgesellschaft auf Aktien (KGaA) blockieren könnten. Verkauft der Bund die Bahn zu 49,9 %, so stünden den Investoren die besagten Optionen offen, der Bund würde aber nach wie vor über die absolute Mehrheit der Stimmen bei der Hauptversammlung verfügen. Bleiben lediglich 25,1 % der Anteile beim Bund, so würde er lediglich über eine Sperrminorität verfügen, könnte aber ansonsten überstimmt werden. In der Debatte um die Bahnprivatisierung sprechen sich viele Befürworter für eine Privatisierung von 24,9 oder 49,9 % der Anteile aus.

Die Beispiele für Entscheidungen, die einer qualifizierten Mehrheit bedürfen, wurden der Internetseite "Wirtschaftslexikon24.net" entnommen: Wirtschaftslexikon24;

www.wirtschaftslexikon24.net/d/sperrminoritaet/sperrminoritaet.htm; zugegriffen am 19.04.2012